IL GAZZETTINO DEL LUNEDÌ MAGGIO 1969 Pag. 4.

PADOVA — Il modello del disco volante costruito da Epp. Ciascuno degli otto fori contiene un'elica

INTERVISTA A PADOVA CON L'ING. ANDREAS EPP

Arriverà sulla Luna entro il 1971 il «disco» d'un tecnico tedesco?

Ha un diametro di dodici metri ed è alto quattro: potrà avere sei passeggeri

DALLA NOSTRA REDAZIONE

Padova, 18 maggio

Andreas Epp, inventore del «disco volante» destinato — secondo il progetto — a rag- [illegible]

a forza di tentazioni. Questo inocenere tedesco — sguardo strano e acuto che si anima nella passione, anche se una sensibilità annosa e sempre pronta a controllarlo — sem- [illegible]

metri. La sua costruzione è costata oltre un milione di marchi, circa 157 milioni di lire, escludendo naturalmente i razzi e gli strumenti elet- [illegible]

in grado di attraversare l'Atlantico in due o tre ore. Ma vogliamo basarci soltanto sui fatti finora inequivocabili? Ebbene, come modello il mio disco ha già volato: Ricordo

3414

PADOVA — Il modello del disco volante costruito da Epp. Ciascuno degli otto fori contiene un'elica

INTERVISTA A PADOVA CON L'ING. ANDREAS EPP

Arriverà sulla Luna entro il 1971 il «disco» d'un tecnico tedesco?

Ha un diametro di dodici metri ed è alto quattro: potrà avere sei passeggeri

DALLA NOSTRA REDAZIONE

Padova, 18 maggio

Andreas Epp, inventore del «disco volante» destinato — secondo il progetto — a raggiungere [illegible] con a bordo sei astronauti, è a Padova per un breve periodo di relax prima di ritornare a Monaco di Baviera per il tocco finale al «capolavoro» cui sta lavorando ormai da trent anni.

L'uomo direbbe su per giù Oscar Wilde si è emancipato a forza di tentazioni. Questo ingegnere tedesco — sguardo strano e acuto che si esprima nella passione, anche se una sensibilità annosa e sempre pronta a controllarlo — sembra liberato da un incubo: a Monaco è ormai pronto il prototipo del suo «Omega Couzinette» (così chiamato in omaggio a René Couzinet, il costruttore francese che fu un genio dell'aviazione), un «disco volante» dal diametro di dodici metri e alto quattro metri. La sua costruzione è costata oltre un milione di marchi (circa 157 milioni di lire), escludendo naturalmente i razzi e gli strumenti elettronici.

«È una navicella spaziale — assicura l'ingegnere germanico — con la quale sei astronauti (due piloti e quattro tecnici) possono sbarcare sulla Luna e ritornare sulla terra. Quando questo volo potrà avvenire? Penso entro il 1971».

Già diversi anni orsono il progetto di Epp interessò le più importanti fabbriche aeronautiche americane, britanniche, francesi e svizzere. In effetti, un aeromobile di questo genere si rivela molto interessante proprio per la sua capacità illimitata di manovra e per l'eccezionale vantaggio di poter scendere a bassissima velocità (in particolare quando la visibilità è scarsa o nulla), come un grosso ascensore.

La navicella può fare a meno di qualsiasi campo di atterraggio. Si solleva verticalmente, sale e scende con velocità regolata dal pilota, eventualmente anche sull'acqua. E si muove orizzontalmente a volontà. Inoltre, come s'è accennato, ha una straordinaria manovrabilità.

Ma come può volare? Epp sorride, illustrando le sue molte esperienze e documentandole: «Si strutta il principio delle eliche intubate. Nello spessore del disco — precisa il cinquantacinquenne costruttore tedesco — sono praticati otto fori di grandi dimensioni, ciascuno dei quali contiene una elica mossa da un motore. Le eliche, girando prendono l'aria dall'alto e la spingono in basso. In questo modo, si formano una zona di depressione al di sopra del piatto e al di sotto, una di pressione elevata; così il piatto, spinto dalla pressione sottostante, è risucchiato dal vuoto soprastante e si solleva verticalmente. Per muoversi orizzontalmente invece, è munito di due motori a reazione».

«Herr Epp — obiettiamo — alles gut, tutto bene. Il disco volante non appartiene più al regno della fantasia. Ma dalla teoria alla pratica il passo può sembrare sempre lungo e difficile».

«Secondo il mio principio, si potrebbe costruire addirittura un disco di 50 metri di diametro, del peso di 68 tonnellate capace di portare 90 [illegible] in grado di attraversare l'Atlantico in due o tre ore. Ma vogliamo basarci soltanto sui fatti finora inequivocabili? Ebbene, come modello il mio disco ha già volato. Ricordo l'esperimento felice compiuto a Bremerhaven. Un modello di quasi due metri e mezzo di diametro e di mezzo metro d'altezza si sollevò a una velocità ascensionale di dodici metri al secondo; e poi raggiunse una velocità di 480 chilometri l'ora.

«La prova durò 24 minuti.

PADOVA — Andreas Epp, l'ingegnere tedesco che ha costruito il disco volante.

Il disco si sollevò sotto la spinta delle otto eliche intubate e, una volta in quota, fu spinto orizzontalmente da due motori a razzo capaci di fornire sei chilogrammi di spinta ciascuno. Dopo otto minuti, secondo un piano prestabilito, quattro delle otto eliche si arrestarono; e dopo altri sedici minuti il piatto effettuò un atterraggio mobido. Ad ogni modo, sono state numerosissime le prove, tutte con esito positivo».

Nato a Cuxhaven, presso Amburgo l'ingegner Andreas Epp già da ragazzo si divertiva con i modelli volanti. Ideò il primo disco volante nel 1939; ne costruì il primo modello nel 1943. Poi i ritocchi. E altri progetti nel 1946, nel 1954 e nel 1957. Adesso parla con grande calore dell'organizzazione europea che ha preso a cuore la sua iniziativa: la «Europaische Gesellschaft fur Raketen und Raumfahrt Fraschung und Entwirklung», che vuol dire «Compagnia euro-

...dodici metri ed è alto quattro: potrà avere sei passeggeri

...rza di tentazioni. Questo ...gnere tedesco — sguardo ...no e acuto che si anima ... passione, anche se una ...bilità annosa e sempre ...a a controllarlo — sembra liberato da un incubo: a ...aco è ormai pronto il ...totipo del suo «Omega ...zinette» (così chiamato in ...gno all'illustre Couzinet, il ...ruttore francese che fu un ...o dell'aviazione), un «di... volante» dal diametro di ...ici metri e alto quattro metri. La sua costruzione è costata oltre un milione di marchi (circa 157 milioni di lire) escludendo naturalmente i razzi e gli strumenti elettronici.

«È una navicella spaziale — assicura l'ingegnere germanico — con la quale sei astronauti (due piloti e quattro tecnici) possono sbarcare sulla Luna e ritornare sulla terra. Quando questo volo potrà avvenire? Penso entro il 1971».

Già diversi anni orsono il progetto di Epp interessò le più importanti fabbriche aeronautiche americane, britanniche, francesi e svizzere. In effetti, un aeromobile di questo genere si rivela molto interessante proprio per la sua capacità illimitata di manovra e per l'eccezionale vantaggio di pòter scendere a bassissima velocità (in particolare quando la visibilità è scarsa o nulla), come un grosso ascensore.

La navicella può fare a meno di qualsiasi campo di atterraggio. Si solleva verticalmente, sale e scende con velocità regolata dal pilota, eventualmente anche sull'acqua. E si muove orizzontalmente a volontà. Inoltre, come s'è accennato, ha una straordinaria manovrabilità.

Ma come può volare? Epp sorride, illustrando le sue molte esperienze e documentandole: «Si strutta il principio delle eliche intubate. Nello spessore del disco — precisa il cinquantacinquenne costruttore tedesco — sono praticati otto fori di grandi dimensioni, ciascuno dei quali contiene una elica mossa da un motore. Le eliche, girando prendono l'aria dall'alto e la spingono in basso. In questo modo, si formano una zona di depressione al di sopra del piatto e al di sotto, una di pressione elevata; così il piatto, spinto dalla pressione sottostante, è risucchiato dal vuoto soprastante e si solleva verticalmente. Per muoversi orizzontalmente invece, è munito di due motori a reazione».

«Herr Epp — obiettiamo — alles gut, tutto bene. Il disco volante non appartiene più al regno della fantasia. Ma dalla teoria alla pratica il passo può sembrare sempre lungo e difficile».

«Secondo il mio principio, si potrebbe costruire addirittura un disco di 50 metri di diametro, del peso di 68 tonnellate capace di portare 90 tonnellate di carico utile; questo aeromobile, sul quale potrebbe trovare posto un centinaio di passeggeri, sarebbe in grado di attraversare l'Atlantico in due o tre ore. Ma vogliamo basarci soltanto sui fatti finora inequivocabili? Ebbene, come modello il mio disco ha già volato. Ricordo l'esperimento felice compiuto a Bremerhaven. Un modello di quasi due metri e mezzo di diametro e di mezzo metro d'altezza si sollevò a una velocità ascensionale di dodici metri al secondo; e poi raggiunse una velocità di 480 chilometri l'ora.

«La prova durò 24 minuti.

PADOVA — Andreas Epp, l'ingegnere tedesco che ha costruito il disco volante.

Il disco si sollevò sotto la spinta delle otto eliche intubate e, una volta in quota, fu spinto orizzontalmente da due motori a razzo capaci di fornire sei chilogrammi di spinta ciascuno. Dopo otto minuti, secondo un piano prestabilito, quattro delle otto eliche si arrestarono; e dopo altri sedici minuti il piatto effettuò un atterraggio mòbido. Ad ogni modo, sono state numerosissime le prove, tutte con esito positivo».

Nato a Cuxhaven, presso Amburgo l'ingegner Andreas Epp già da ragazzo si divertiva con i modelli volanti. Ideò il primo disco volante nel 1939; ne costruì il primo modello nel 1943. Poi i ritocchi. E altri progetti nel 1946, nel 1954 e nel 1957. Adesso parla con grande calore dell'organizzazione europea che ha preso a cuore la sua iniziativa: la «Europaische Gesellschaft fur Raketen und Raumfahrt Fraschung und Entwirklung», che vuol dire «Compagnia europea per lo studio e lo sviluppo dei razzi e del viaggio spaziale».

Carlo Malagoli